

# Canarias: base de la actuación holandesa en el Atlántico (siglos XVII y XVIII)

Germán SANTANA PÉREZ

Universidad de las Palmas

## RESUMEN

Las Islas Canarias se convirtieron en un foco de interés para Holanda. En los siglos XVII y XVIII existió un contacto regular entre ambas zonas, que se inicia ya desde el siglo XVI. Amsterdam fue el eje principal de este comercio, aunque Rotterdam y Zelanda, a través de puertos como Middelburg, también participaron en él. Las Islas mantenían sobre todo lazos con América Latina, pero también con África. Los holandeses se beneficiaron como intermediarios de este comercio, tanto desde el punto de vista legal como ilegal.

La edad de oro de esta relación fue la década de los cincuenta del siglo XVII, justo después de los tratados de Westfalia, y fue decayendo conforme avanzaba el XVIII. Los barcos holandeses hacían habitualmente escala en las Islas dentro de su comercio atlántico. Participaron en el comercio de esclavos, en las actividades pesqueras en Berbería, en el contrabando americano y en los ataques corsarios contra los ingleses y portugueses. Canarias también importó productos textiles y cereal báltico, gracias a la ayuda de los mercaderes holandeses.

**Palabras clave:** Comercio atlántico, corso, Islas Canarias, Países Bajos, América Latina, África.

## ABSTRACT

The Canary Islands remained a focus of interest to Holland. In the seventeenth and eighteenth centuries a regular contact existed between both. However, this relationship had existed since the sixteenth century. Amsterdam was the leader in this trade, although Rotterdam and Zeeland had an intense trade too, for example with the port of Middelburg. The Islands had contacts, over all, with Latin America, but links were also established with Africa. The Dutch could make profit with this trade which, at the time, was both legal and illegal.

The golden age of this relationship between the Canary Islands and Holland was in the 1650s, after the Westfalia treaty and it was decreasing since the start of the eighteenth century. The Dutch ships called at the Canary Islands in their Atlantic trade. They participated in the slave trade, in the fishing activities in «Barbary», in the American smuggling and corsair attacks against English and Portuguese ships. The Canaries also imported textile products and cereal from the Baltic area thanks to the Dutch merchants.

**Key words:** Atlantic Trade, Canary Islands, Netherlands, Latin America and Africa.

Desde principios del siglo XVI, los vínculos entre Canarias y Flandes fueron importantes en relación con la extensión del cultivo de la caña de azúcar y su comercialización en los Países Bajos<sup>1</sup>. Al amparo de esta coyuntura de riqueza acudió al

---

<sup>1</sup> VIÑA BRITO, Ana, «El azúcar canario y la cultura flamenca. Un viaje de ida y vuelta» en CRESPO SOLANA, Ana y HERRERO SÁNCHEZ, Manuel (eds.), *España y las 17 provincias de los Países Bajos: Una revisión historiográfica (XVI-XVIII)*, Córdoba, Universidad de Córdoba-Ministerio de Asuntos Exteriores-Fundación Carlos de Amberes, 2002, t. II, pp. 615-637.

archipiélago una nutrida colonia de flamencos<sup>2</sup>. La ruptura de los Países Bajos con la Corona española, el que se lograra la independencia finalmente en los Países Bajos del Norte (Holanda) tras una larga guerra, y el cambio de ciclo económico en Canarias, al sustituirse el cultivo de la caña por el de la vid, debido a la competencia del azúcar americano, alteró los lazos que se mantenían entre ambas zonas. A partir de los últimos decenios del siglo XVI la pujanza comercial pasaría de las provincias de Brabante y Flandes a Holanda, en cuanto a sus relaciones con Canarias, favorecida además por el inicio de la Tregua de los Doce Años. La relación con Canarias fue siempre peculiar debido al papel estratégico del archipiélago como escala entre tres continentes, a su lejanía del territorio peninsular y también a su carácter insular.

Con este artículo queremos aportar nuestro grano de arena al conocimiento de las relaciones entre Canarias y Holanda. El interés recae en la posibilidad que hemos tenido de contrastar la documentación canaria con otro tipo de documentación foránea, y en especial la de los fondos del *National Archief*, situado en La Haya. También destacamos los documentos hallados en los *Archives Nationales* franceses y en otros de la Península Ibérica como en el Archivo General de Indias, el Archivo General de Simancas o la Real Academia de la Historia. Creemos interesante analizar los vínculos durante un periodo de dos siglos, porque existen grandes contrastes entre el papel predominante de Holanda durante el siglo XVII y el de segunda potencia durante el siglo XVIII, y cómo éstos afectaron a sus relaciones con Canarias.

Además, este trabajo quiere enmarcarse en el relanzamiento de los estudios sobre los Países Bajos y sus relaciones con la España Moderna, a través de la celebración de congresos internacionales y monografías, del que hemos sido testigos en los últimos años<sup>3</sup>. En Canarias, el interés por la actuación de los holandeses en el siglo XVII ha ido creciendo en los últimos tiempos hasta el punto de dar lugar

<sup>2</sup> LOBO CABRERA, Manuel, «La diáspora flamenca en Gran Canaria durante el Quinientos» en *Vla-mingen Overzee*, Bruselas, Wetenschappelijk Comité voor Maritieme Geschiedenis, Koninklijke Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België, 1995, pp. 25-75; STOLS, Eddy, «Les Canaries et l'expansion coloniales des Pays-Bas méridionaux aux seizième siècle et de la Belgique vers 1900» en *IV Coloquio de Historia Canario-Americana* (1980), Salamanca, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1982, t. II, pp. 903-933. Al respecto véase también EVERAERT, John G., «La colonie marchande flamande aux Canaries au tournant du cycle du vin (1665-1705)», en *V Coloquio de Historia Canario-Americana* (1982), Madrid, Mancomunidad de Cabildos de Las Palmas y Cabildo Insular de Gran Canaria, 1985, t. II, pp. 435-457; e *idem*, «La hispanización de la burguesía flamenca y valona en Tenerife (1680-1740)», en *VIII Coloquios de Historia Canario-Americana* (1988), Las Palmas, 1991, t. I, pp. 143-186.

<sup>3</sup> SCHEPPER, Hugo de y RIETBERGEN, P.J.A.N. (eds.), *España y Holanda. Ponencias de los Coloquios hispano-holandeses de historiadores. 1984-1988*, Madrid-Nijmegen, Comité Español de Ciencias Históricas, 1993; LECHNER, Jan y BOER, Harm den (eds.), *España y Holanda: Ponencias leídas durante el Quinto Coloquio hispano-holandés de historiadores*, Amsterdam, Rodopi, 1995; ALVAR EZQUERRA, Alfredo, BERNARDO ARES, José Manuel, y MOLAS RIBALTA, Pere (Coords.), *Espacios urbanos, mundos ciudadanos: España y Holanda (ss. XVI-XVIII). Actas del VI Coloquio Hispano-Holandés celebrado en Barcelona en noviembre de 1995*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 1998; y CRESPO SOLANA y HERRERO SÁNCHEZ SÁNCHEZ, *op. cit.* En este sentido también queremos nombrar el trabajo de HERRERO SÁNCHEZ, Manuel, *El acercamiento hispano-neerlandés (1648-1678)*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas 2000.

a varios trabajos<sup>4</sup>. Sin embargo, el siglo XVIII no contaba hasta la fecha con ningún trabajo monográfico sobre las relaciones entre Holanda y Canarias.

## CONTEXTUALIZACIÓN DE LA EVOLUCIÓN POLÍTICA EN LAS RELACIONES HISPANO-NEERLANDESAS

Desde finales del siglo XVI los holandeses frecuentaron Canarias con sus embarcaciones, a pesar de la guerra con España, transportando cereales desde el Báltico de forma directa o bien haciendo escala en alguna de las plazas ibéricas en el norte de África (Ceuta, Mazagán o Tánger), para luego dirigirse a Canarias o Madeira. Los archipiélagos atlánticos eran un trampolín desde donde acceder a Brasil<sup>5</sup>. Los contratos de fletamentos hacia Canarias desde el Báltico son relativamente abundantes en la década de 1590. Las ramificaciones del comercio holandés en la Monarquía española durante esta década eran tales que la política de embargos, como el decretado por Felipe II en 1595 sobre los navíos holandeses, resultó infructuosa. Al mismo tiempo, la coyuntura bélica internacional trajo funestas consecuencias para las relaciones bilaterales como el ataque de Van der Does a Las Palmas en 1599<sup>6</sup>, que devastó la ciudad.

El agotamiento económico de los contendientes, el Tratado de Vervins con Francia en 1598, año de la muerte de Felipe II, el Tratado de Londres con Inglaterra en 1604, y la herencia de Alberto e Isabel como archiduques de los Países Bajos, abrían nuevas posibilidades para dar un giro en las relaciones con los rebeldes holandeses. España intentó contrarrestar el poder holandés en el norte concertando pactos político-económicos que evitasen que otras potencias comerciaran con los rebeldes. El Tratado con Inglaterra de 1604 reflejaba que este estado renunciaba a prestar ningún tipo de ayuda a Holanda, a la vez que concedía libertad a los súbditos para contratar en los respectivos territorios y se prohibía a los ingleses sacar mercancías de la Península para llevarlas a Holanda y viceversa, o que prestasen

<sup>4</sup> BRITO GONZÁLEZ, Alexis, «Las relaciones comerciales entre Gran Canaria y Holanda durante el seiscientos», *Vegueta*, Las Palmas de Gran Canaria, 5 (2000); SANTANA PÉREZ, Germán, «La importancia geoestratégica de Canarias a través de la actuación de los holandeses durante el siglo XVII», en VILLAR GARCÍA, M. B. y PEZZI CRISTÓBAL, P. (dirs.), *Los extranjeros en la España Moderna (Málaga, 28-30 de noviembre de 2002)*, Málaga, Universidad de Málaga, 2003.

<sup>5</sup> WINKELMAN, H. (ed.), *Bronnen voor de geshiedenis van de Nederlandse Oostzeehandel in de Zeventinde eeuw. Tomo III. Acten uit de notariële archieven van Amsterdam en het noorderkwartier van Holland (1585-1600). Het koopmansarchief van Claes van Adrichem (1585-1597)*, 's-Gravenhage, 1981, p. 244. Aunque disponemos de bastantes ejemplos, mencionamos el barco *Sinte Pieter*, que realiza fletamento en 1595 para ir a Danzig, Lübeck o Heiligen Haven, donde tenía que cargar grano, para de allí pasar a Ceuta, Mazagán o Tánger y luego dirigirse a Canarias o Madeira, haciendo carga de vino, para luego zarpar hacia Pernambuco o Bahía (Brasil), a elección del mercader.

<sup>6</sup> Sobre este ataque destacamos los siguientes trabajos: RUMEU DE ARMAS, Antonio, *La invasión de Las Palmas por el almirante holandés Van der Does en 1599*, Las Palmas, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1999; BÉTHENCOURT MASSIEU, Antonio de (Coord.), *IV Centenario del Ataque de Van der Does a Las Palmas de Gran Canaria (1999). Coloquio Internacional Canarias y el Atlántico 1580-1648/1999*, Las Palmas, Cabildo de Gran Canaria, 2001; y SANTANA PÉREZ, Germán, «El ataque de Van der Does: piedra de toque para una transformación económica de Gran Canaria», *Vegueta*, 6 (2001-2002), pp. 45-52.

sus nombres para ello, a cambio de quedar exentos del cumplimiento del decreto de imposición del 30 por ciento. Ese mismo año se firmaba entre España y Francia un tratado de paz y comercio por el cual ambas naciones suprimían recíprocamente las imposiciones aduaneras extraordinarias y Francia se comprometía a no comerciar con Holanda. En 1607 se firmaba el Tratado hispano-hanseático que confirmaba los privilegios de la Hansa en Portugal y los hacía extensivos a Castilla a cambio del compromiso de que los hanseáticos no sirviesen de intermediarios del comercio holandés<sup>7</sup>. La liga pidió a España en 1607 autorización para comerciar con América y fundar una factoría en Lisboa, pero sólo consiguió derogar la tasa «*ad valorem*» del 30 por ciento que los españoles exigieron desde 1603. Aunque las relaciones continuarían durante la Tregua y tras la reanudación de la guerra, el escaso potencial de la Hansa no sirvió a los intereses españoles para contrarrestar el peso holandés en el Báltico<sup>8</sup>. El decreto del 30 por ciento, conocido como Decreto de Gauna y publicado como Real Cédula en 1603, había sido propuesto para acabar con la Guerra de Flandes, ya que exigía pagar ese porcentaje de derechos *ad valorem* (sobre el valor en la aduana de la mercancía) y una fianza, que serían recogidos ulteriormente si el producto llegaba a un puerto o frontera de la misma Monarquía Hispánica. El objetivo era desanimar a los contrabandistas holandeses y demás intermediarios que sin registro verían gravadas enormemente sus mercancías. Sin embargo, el comercio de contrabando holandés continuó e incluso se benefició de las condiciones del decreto<sup>9</sup>.

El siglo XVII siguió marcado por las coyunturas sucesivas de guerra y paz. La Tregua de los Doce Años abrió un periodo de oportunidades para el comercio, que no fue aprovechado en su plenitud por los holandeses, a pesar del desarrollo de su gestión durante el reinado de Felipe III y la *Pax hispanica* que lo caracterizó<sup>10</sup>. El inicio de la Tregua condenaba la alianza hispano-hanseática, debido a la eficacia del comercio holandés en España y propiciaba, por tanto, un acercamiento hanseático-neerlandés.

Desde el inicio de la Tregua se informó de inmediato desde los Estados Generales de las nuevas condiciones favorables para el desarrollo de la navegación y el comercio en las Islas<sup>11</sup> y para que se rogase a los comerciantes de Canarias que trabajasen conforme al respeto de la paz. La participación de los holandeses fue destacada en algunas facetas comerciales como en la conexión y el abastecimiento de productos del Báltico, tanto de la Península escandinava como de la Europa

<sup>7</sup> Una buena información sobre el Decreto del 30 por ciento y los tratados de 1604 y 1607 la tenemos en GÓMEZ CENTURIÓN JIMÉNEZ, Carlos, *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*, Madrid, Editorial Naval, 1988, pp. 341-359.

<sup>8</sup> ECHEVARRÍA BACIGALUPE, Miguel Ángel, *La diplomacia secreta en Flandes, 1598-1643*, Vitoria, Universidad del País Vasco, 1984, p. 110.

<sup>9</sup> ECHEVARRÍA BACIGALUPE, Miguel Ángel, *Flandes y la Monarquía Hispánica: 1500-1713*, Madrid, Sílex, 1998, pp. 175-182.

<sup>10</sup> Sobre las relaciones exteriores de este monarca véase GARCÍA GARCÍA, B.J., *La Pax Hispánica. Política exterior del duque de Lerma*, Leuven, Leuven University Press, 1996; y ALLEN, Paul C., *Felipe III y la Pax hispánica, 1598-1621: El fracaso de la gran estrategia*, Madrid, Alianza Editorial, 2001.

<sup>11</sup> RIJPERMAN, H.P. (ed.), *Resolutiën der Staten-Generaal van 1576 tot 1609. Veertiende deel 1607-1609*, 's-Gravenhage, 1970, p. 403.

del Este. Sabemos que en 1618 se realizaron al menos cuatro contratos de fletamentos en Holanda, para que sus embarcaciones fueran a Danzig y Nieuleus (Suecia) y cargar allí duelas, madera y lino para ir al Puerto de La Cruz, Garachico, Santa Cruz de Tenerife o La Palma<sup>12</sup>. Como vemos, se seguía empleando la misma ruta comercial que se había hecho efectiva a finales del siglo XVI.

El estallido de la Guerra de los Treinta Años y la Guerra hispano-holandesa no dejaron consolidar sus posiciones en Canarias. A pesar de esta beligerancia, sabemos que, de forma esporádica, navegó algún que otro navío desde Holanda, haciendo escala en sus viajes hacia África<sup>13</sup>. También las mercancías y los mercaderes holandeses siguieron llegando, haciéndose pasar por banderas neutrales. Se temía en 1625 que los de esta nacionalidad se hiciesen pasar por alemanes en las islas de «Tercera», Madeira y Canarias, por lo que se daban órdenes a los oficiales reales para que no lo consintiesen y se pusiesen en guardia<sup>14</sup>. Las mercancías holandesas siguieron llegando al archipiélago. Sabemos que los holandeses se presentaban en los puertos hispanos como procedentes de Hamburgo, con toda la documentación en regla<sup>15</sup>. Además, Hamburgo jugó también un significativo papel financiero, constituyendo una de las puertas del mar Báltico y manteniendo unas estrechas relaciones comerciales con Amsterdam<sup>16</sup>.

La actividad holandesa de contrabando se combinó en estos momentos con la de corso<sup>17</sup>, temiéndose que se repitiesen los sucesos de la invasión de 1599. El 6 de octubre de 1634 aparecieron a la vista de Las Palmas 4 navíos de hasta 500 toneladas que se supusieron holandeses, sin que quisiesen entrar en el Puerto de La Luz, estando así hasta el día siguiente, por lo que las fuerzas de la ciudad se alertaron sacando la pólvora e intercambiando algunos cañonazos<sup>18</sup>. Lo que es seguro es que incluso en este tiempo de guerra los holandeses seguían avistando las islas como base para sus viajes hacia el Atlántico Sur.

<sup>12</sup> WINKELMAN, H. (ed.), *Bronnen voor de geschiedenis van de Nederlandse Oostzeehandel in de Zeventiende eeuw. Tomo IV. Amsterdamse bevrachtings contracten, wisselprotesten en bodemerijen van de notarissen Jan Franssen Bruyningh, Jacob Meeshout c.a. 1617-1625*, 's-Gravenhage, 1983, pp. 119-120, 148-149, 191-192 y 197-198. Los barcos eran *De Blauwe Leeuw*, *De Venhuyser Kerck*, *De Schiltpadde* y *Die Blauwe Duyff*.

<sup>13</sup> Archivo del Museo Canario (A.M.C.), Fondo de Inquisición, expediente CXXX-I-34, s./fol. En enero de 1622 llegó al Puerto de La Luz el navío holandés *Delibda*, procedente de Amsterdam, sin ninguna carga, ya que su objetivo era pedir pasaporte para viajar a Guinea y regresar con cargazón de negros.

<sup>14</sup> Archivo General de Simancas (A.G.S.), Estado, leg. 2.847.

<sup>15</sup> ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, José, *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639). La última ofensiva europea de los Austrias madrileños*, Barcelona, Editorial Planeta, 1975, p. 316.

<sup>16</sup> BROENS, Nicolás, *Monarquía y Capital Mercantil: Felipe IV y las Redes Comerciales Portuguesas (1627-1635)*, Madrid, 1989, pp. 32-33.

<sup>17</sup> Archivo Histórico Provincial de Las Palmas (A.H.P.L.P.), Juan de Quintana, prot. 2.730, año 1622, Lanzarote, fols. 471r-472r. En diciembre de 1622, Domingo Fernández, piloto, vecino de Madeira, dijo que viniendo de esa isla a Lanzarote en el patache *Nuestra Señora Do Monte*, les cogió un pirata holandés, trayéndolos al puerto de Rubicón, en donde les tenía por presa hasta que el señor marqués salió con su armada de 3 navíos a coger al pirata que escapó, dejando el patache robado.

<sup>18</sup> Real Academia de la Historia (R.A.H.), Colección Pellicer, t. 13, fol. 299r-v. En este ambiente de tensión se produjo otro incidente: enviados del obispo acudieron hasta los navíos enemigos a pesar de la prohibición del castellano de La Luz y de sus balazos intimidatorios, por lo que se condenó al obispo por desacato multándole con 20.000 maravedís aplicados al gasto de guerra.

La verdadera etapa dorada de los holandeses en estas aguas se inicia justamente con la firma de la Paz Münster. Esta paz quedaría ratificada en posteriores acuerdos comerciales y marítimos entre las dos potencias, como el Tratado de Marina y Comercio de 18 de mayo de 1650<sup>19</sup>. Es justo en este momento cuando despliegan toda su actividad, convirtiendo a Canarias en una de sus bases importantes en el Atlántico. Fruto de ella será el establecimiento del consulado holandés, el primero de los consulados extranjeros en Canarias, que se prolongará durante todo el Antiguo Régimen<sup>20</sup>.

En este tiempo los holandeses hacen un esfuerzo por recuperar el tiempo perdido. La República intentó conseguir un equilibrio de fuerzas entre las naciones por medios diplomáticos. Su objetivo era desarrollar una política exterior prudente, lo más neutral posible. Las guerras de los años cincuenta y sesenta no tenían otra finalidad que la de defenderse contra la rivalidad de Inglaterra, los intereses comerciales de las provincias marítimas y los de las grandes compañías comerciales en Asia Oriental y América, a la vez que disipar la amenaza sueca contra la libre navegación por el Báltico<sup>21</sup>. Conseguirán controlar el comercio con España, cuyo mercado les proporcionaba materias primas y metales preciosos a la par que consumía productos holandeses<sup>22</sup>. Los tratos con Canarias se ven favorecidos por la política internacional, que hace enemigos de España a los mayores competidores y enemigos de Holanda, es decir, a Inglaterra y Francia. Inglaterra está en guerra con España en la década de 1650 y Francia hasta la firma de la Paz de los Pirineos en 1659. Al mismo tiempo, España sigue en guerra con Portugal, hasta el reconocimiento de su independencia en 1668. Un Portugal que se ha declarado abiertamente hostil a Holanda en la década de 1640 para lograr reconquistar su imperio colonial, y un Portugal que abraza la alianza con Inglaterra.

Después de la muerte de Felipe IV, la coyuntura internacional sigue favoreciendo los intercambios entre Holanda y Canarias, porque las guerras europeas de finales del siglo XVII hacen aliados a España y a las Provincias Unidas, en oposición a Francia y a sus pretensiones sobre los Países Bajos españoles. Los holandeses en Canarias continuarán jugando un papel relevante<sup>23</sup>, pero siempre por detrás de los intereses ingleses, pues Inglaterra contaba en las Islas con una mayor colo-

<sup>19</sup> ECHEVARRÍA BACIGALUPE, Miguel Ángel, «La cooperación económica hispano-holandesa 1637-1659», *Hispania. Revista Española de Historia*, t. 187, vol. LIV/2 (1994), pp. 492-494.

<sup>20</sup> Los cónsules holandeses en las Islas fueron Baltasar Polster (1649-1655), Jan Runtvleesh (1656-1659), Artur Seneschal (1659-1661), Emanuel Dommer (1661-1680), Gerard Grashuysen (1680-1689), Jacobus Beeltnijder (1690-1733), Aernout van Steinfurt (1733-1780), Hendrick Christiaan Bull, cónsul adjunto (1774-1780), Pieter Müller (1780-?) y Pieter Beets (1797-1808). En inventario del *National Archief* (N.A.) en La Haya «*Toegangen*» sobre la *Directive van Levantse Andel en De Navigatie in de Middellandse Zee*.

<sup>21</sup> KOSSMANN-PUTTO, J.A. y KOSSMANN, E.H., *Los Países Bajos: Historia de los Países Bajos del Norte y del Sur*, Rekken, Fundación flamenco-neerlandesa, 1996, pp. 30-31.

<sup>22</sup> EBBEN, Maurits A., «Teoría y práctica de la política exterior de Johan de Witt: El caso de España, 1653-1672», en CRESPO SOLANA y HERRERO SÁNCHEZ, *Op. cit.*, pp. 50-51.

<sup>23</sup> SÁNCHEZ BELÉN, Juan A. «El comercio de exportación holandés en Canarias durante la Guerra de Devolución (1667-1668)», en *XII Coloquio de Historia Canario-Americana* (1996), Las Palmas de Gran Canaria, 1998, t. II, pp. 191-209.



nia y era receptora de una parte importante de los caldos canarios que transportaban a su país. Además, tras la Paz de Ryswick (1697), Inglaterra se convierte en el péndulo del equilibrio europeo, en el que el doble papel de Guillermo de Orange, como monarca de Inglaterra y como el más insigne personaje de Holanda, disimula el trasvase de poder internacional hacia los ingleses<sup>24</sup>.

En el siglo XVIII la importancia del comercio holandés en el mundo había disminuido con respecto a la centuria anterior, ya que este país había conocido una progresiva especialización en el sector financiero en detrimento de su actividad comercial y manufacturera. La competencia francesa y, sobre todo, inglesa en el marco colonial e incluso en el Báltico se hacía cada vez más palpable. No obstante, continuaba siendo uno de los grandes transportistas de mercancías de Europa, aunque sin demasiadas ansias de expansión ultramarina, lo que también había caracterizado parte de la centuria anterior. Los holandeses mantenían sus propias colonias en América (Curazao, Aruba, Bonaire, Surinam), África (Costa de Oro, El Cabo) y Asia (Batavia). Continuaron con su actividad en los circuitos atlánticos mediante el comercio con la América española a través de Curazao, el tráfico de esclavos, la venta de productos textiles y las importaciones de plantación de las colonias francesas (azúcar, café, índigo)<sup>25</sup>.

Los inicios del siglo XVIII no fueron fáciles puesto que la Guerra de Sucesión a la Corona Española afectó negativamente a su peso en el archipiélago, al formar parte del bando contrario a Felipe V. La unión a los intereses austríacos de Inglaterra y Holanda escondían por parte de éstas claros intereses ultramarinos a costa de los territorios españoles, a la par que reflejaban en el caso holandés razones de salvaguarda de su propia seguridad territorial al no querer que Francia ocupase los antiguos Países Bajos españoles, objetivo que finalmente alcanzaría. Las sanciones contra las potencias enemigas como Holanda se dejaron sentir en las Islas, aunque no con toda la efectividad prevista. En 1702, llegaba desde Cádiz la orden para hacer la represalia a los holandeses y asegurar también los efectos de los ingleses. No obstante, la medida llegó tarde, ya que los mercaderes estaban prevenidos y la mayor parte se habían embarcado, por lo que el cónsul francés creía que no tendría ninguna consecuencia efectiva<sup>26</sup>. La Paz de Utrecht supuso unas mayores posibilidades de comercio. Los holandeses, a diferencia de los ingleses, no estaban habilitados para entrar en los puertos americanos, por lo que la base canaria le ofrecía posibilidades de acceso.

El comercio con España fue constante, salvo en periodos bélicos. Aunque su volumen no fue el mayor, su sentido benefició a los holandeses, ya que las importaciones españolas estaban mayoritariamente constituidas por bienes de un valor añadido superior al de las exportaciones<sup>27</sup>. A finales del siglo XVIII la balanza

<sup>24</sup> SERRANO DE HARO, Antonio, «España y la Paz de Ryswick: De la paz de Nimega (1678) a la de Ryswick», *España y Holanda: Ponencias...* Op. cit., p. 134.

<sup>25</sup> BOOGAART, Ernst van den y otros, *La expansión holandesa en el Atlántico, 1580-1800*, Madrid, Mapfre, 1992, pp. 188-189.

<sup>26</sup> Centre d'Accueil et de Recherche des Archives Nationales (C.A.R.A.N.), *Affaires étrangères*, B/I/1072.

<sup>27</sup> GONZÁLEZ ENCISO, Agustín y otros, *Historia Económica de la España Moderna*, Madrid, Actas, 1992, p. 147.

comercial seguía siendo claramente favorable a Holanda con respecto a España<sup>28</sup>.

Todavía a principios del siglo XIX subsistía la actividad comercial holandesa, si bien de manera residual, muy superada por la intervención de otras potencias. Su actividad se centraba en el transporte de alguna mercancía desde Tenerife a Cádiz o en la llegada de barcos a esa misma isla desde Amsterdam o Rotterdam en 1803 y 1804, bajo pabellón holandés o de otro Estado<sup>29</sup>.

## CARACTERIZACIÓN Y EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD HOLANDESA EN CANARIAS

En el siglo XVII los holandeses nunca llegaron a ser la colonia más importante en Canarias, pero en las décadas centrales, en tiempos de paz, su presencia fue destacada en algunas islas. Reflejo de la pérdida de peso específico en el contexto internacional durante el siglo XVIII es la menor concurrencia de holandeses en Canarias con respecto a la centuria anterior. En islas como Gran Canaria, la existencia de inmigrantes holandeses asentados era mínima en el primer cuarto de siglo<sup>30</sup>. En la matrícula de extranjeros realizada en Tenerife en la última década de esta centuria ni tan siquiera se menciona la presencia de un holandés y tan sólo figura un flamenco<sup>31</sup>. Con todo, sabemos que constituían una colonia destacada dentro de la vida económica de las Islas. En el siglo XVIII, las reducciones al catolicismo de holandeses en Canarias habían descendido al tercer lugar entre los extranjeros, después de ingleses y alemanes, con un porcentaje del 4,6 por ciento<sup>32</sup>. La actividad comercial continuaba existiendo, aunque a la sombra de los grandes mercaderes ingleses o franceses. También sería muy importante el papel de escala, avituallamiento y reparación que ofrecían las Islas en sus viajes hacia América, África y el Lejano Oriente. Los holandeses seguían transportando mercancías no sólo a sus colonias, sino también a las de otros países.

El trabajo de los cónsules era enorme: recopilar información para los Estados Generales de la situación política, social y económica en Canarias, atender a los mercaderes y compatriotas holandeses, ocuparse de las disputas entre holandeses y la población española, mirar por el bien de los enfermos de su nacionalidad, infor-

<sup>28</sup> PRADELLS NADAL, Jesús, *Diplomacia y comercio. La expansión consular española en el siglo XVIII*, Alicante, Universidad de Alicante-Instituto de Cultura «Juan Gil-Albert», 1992, pp. 438; 24.184.447 reales en 1792.

<sup>29</sup> HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Germán, *Estadística de las Islas Canarias 1793-1806 de Francisco Escorial y Serrano*, Las Palmas, Caja Insular de Ahorros-Gran Canaria-Lanzarote-Fuerteventura, 1983, t. III, pp. 532 y 538-541.

<sup>30</sup> IGLESIAS HERNÁNDEZ, M<sup>a</sup> Luisa, *Extranjeros en Gran Canaria: primer tercio del siglo XVIII*, Santa Cruz de Tenerife, Gobierno de Canarias, 1985, p. 47.

<sup>31</sup> RUIZ ÁLVAREZ, Antonio, «Matrícula de extranjeros en la isla de Tenerife a fines del siglo XVIII», *Revista de Historia*, Universidad de La Laguna, 105-108, pp. 102-111.

<sup>32</sup> FAJARDO SPÍNOLA, Francisco, *Las conversiones de protestantes en Canarias. Siglos XVII y XVIII*, Las Palmas, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1996, p. 30. Suponen un 14 por ciento del total de reducciones.



mar y atender, en la medida de lo posible, a los naufragios sufridos por holandeses<sup>33</sup>, etc.

Se interesaron también por establecer un cementerio para sus súbditos de religión protestante, siempre que se respetaran los artículos de los tratados internacionales a este respecto, y que, si se adquirían los terrenos necesarios para ese menester, fuese siempre que el cónsul buscara la financiación, independientemente de los Estados<sup>34</sup>. Este hecho demuestra que algunos de ellos realizaron una activa vida social en Canarias, además de que el camposanto protestante era una necesidad para su espiritualidad.

El comercio holandés con Canarias se estableció conectando generalmente territorios no holandeses con el archipiélago. El negocio mercantil de muchas escalas era mucho más lucrativo que el comercio directo, puesto que con cada puerto aumentaban los beneficios. Además, de esta forma, los holandeses se convertían en obligados intermediarios con las zonas con las que demandaba comerciar Canarias.

Sin embargo, también establecieron unos tratos directos con su propio país. Los Estados que más participaron fueron los de Holanda y Zelanda. Los puertos con los que se comerciaba en Holanda eran los de Amsterdam- Texel y Rotterdam. El puerto de Texel era la salida de las embarcaciones que partían desde Amsterdam y hacían alguna pequeña escala en esa isla; en Zelanda, el de Middelburg<sup>35</sup>. A estos hay que unir otros centros como Flesinga (Vlissingen), de donde eran vecinos una parte de los marinos y mercaderes holandeses que llegan a Canarias.

Las visitas de navíos que realizó la Inquisición en Canarias están jalonadas de embarcaciones que procedían de Holanda, en especial de Amsterdam, que acudían sobre todo a Gran Canaria<sup>36</sup>. Durante el siglo XVIII, constan sólo 11 viajes con esta procedencia<sup>37</sup>, pero sin duda fueron muchos más ya que estas fuentes han de analizarse más desde el punto de vista cualitativo que cuantitativo<sup>38</sup>, aunque ciertamente dan prueba de un comercio regular durante este siglo. La preferencia se basó en el envío de artículos manufacturados desde Holanda, especialmente textiles: lencería, ropa de lana, crea, peñascos, lana, lino, frisas, bayetas, visuatres, cariseas, lienzos (bastos, vetados, crudos, de Gante), tamies, chamelotes de lana, coletas (crudas, blancas), género nuevo, motillas (angostas), holandillas, calacimbre, fortunillas, anascotes, palometas, barraganes, guarniciones de colores, frailetes, damasco, listones... También son numerosos los objetos relacionados con el vesti-

<sup>33</sup> N.A., *Levantse Handel*, 1614-1828, inv. 174. En 1789 llegaba noticia al cónsul de Cádiz, a través de Canarias, del naufragio de un barco holandés, comandado por el capitán Guerrit Liemering, que venía de Surinam hacia Amsterdam, debido a una tormenta, si bien su tripulación se pudo salvar.

<sup>34</sup> N.A., *Staten van Holland* 1572-1795, inv. 183, p. 989 y en inv. 182, p. 828.

<sup>35</sup> A.M.C., Fondo de Inquisición, CLXXVI-72. En enero de 1650 llegó al Puerto de La Luz desde Middelburg el navío *Agro Dorado*, cargado de géneros de lana, lienzo y lino.

<sup>36</sup> TORRES SANTANA, Elisa, «Visitas de navíos extranjeros en Canarias durante el siglo XVII», en *V Coloquio de Historia Canario-Americana* (1982), *Op cit.*, t. V, pp. 440-444.

<sup>37</sup> CHÁVEZ MÉNDEZ, Jesús G., «Las visitas de navío en el tribunal de la Inquisición de Canarias. Siglo XVIII», en *VII Coloquio de Historia Canario-Americana* (1986), Las Palmas, Cabildo Insular de Gran Canaria, p. 728.

<sup>38</sup> FAJARDO SPÍNOLA, Francisco, «La vigilancia del mar: La Inquisición canaria y las visitas de navíos», *Anuario de Estudios Atlánticos*, Madrid-Las Palmas, 49 (2003), pp. 112-113.

do: albornoces, sombreros, medias (frailescas de color para hombres y entrefinas para mujeres), guantes, botones de cerda, borlones, pasamanos, cintas (coloradas) e hilo. Además, nos encontramos con importaciones de cereales, en concreto trigo<sup>39</sup> y, en mucha menor medida, centeno, que seguía la misma ruta que se había implantado desde finales del siglo XVI, esto es, la redistribución desde la costa báltica. Son abundantes también las herramientas y utensilios de metal como las tachuelas de bronce, clavos cajales, clavitos de pipas, cuchillos, vainas de cuchillos, sartenes de hierro, cobre en calderas, candados e hilos de latón. Otros artículos serían los géneros de cristales, comino, canela, clavo, pimienta, barcinillos, engrudo, tablas de pinabete, taburetes, duelas, alcanfor, cáñamo, cera, pólvora, aceite, escritorios, ladrillos, mesas, sillas, laminitas, vidrientos, damajuanas, canavetes, cuadros, cajetas, puntas negras, alcabusillos franceses, cueros curtidos, velas, jabón, jarcias, carne salada, ejes de arcos, un poco de azúcar candado, mantequilla, quesos, jamones, frasetas, polvo para pintura, pero también misales, breviarios, estampas<sup>40</sup>, y como no, tratándose de Holanda, arenques salados. Además, también se importaba lino de Nueva Inglaterra, tablas de roble, carne de vaca salada y caballos<sup>41</sup>. En definitiva, dominan los utensilios manufacturados, sobre todo textiles, de metal y de madera. Muchas de estas mercancías se fabricaban en Holanda, especialmente los textiles, pero otras formaban parte de un comercio de redistribución del que los holandeses habían hecho gala durante todo el periodo. Con ello queda patente el papel de intermediario de Holanda con diversos ámbitos geográficos, y también su potencial industrial. En fin, Holanda exportaba hacia Canarias tanto productos manufacturados como otros con escasa elaboración, si bien entre ellos tienen un papel importante las materias exóticas.

Sabemos que a Gran Canaria, a través de los registros del 6 por ciento, entran entre 1792 y 1793 procedentes de Holanda, 300 libras de canela, 55 libras de barba de ballena, 100 libras de pimienta negra y 45 varas de paño entrefino<sup>42</sup>. En las dos últimas décadas del siglo XVIII, Holanda supone todavía el 5,9 por ciento de las llegadas europeas del comercio exterior de Tenerife, por detrás sólo de Inglaterra, Francia, Portugal, la Península Ibérica y Hamburgo. Es sin duda con Amsterdam con la que se establecen más tratos, con el 57,14 por ciento de los viajes que tenían como origen Holanda.

El comercio que establecen los holandeses con Canarias no siempre provino directamente de Holanda. Al tratarse de grandes transportistas, sus naves y tripulaciones podían llegar tras haber cargado mercancía en alguno de los puertos penin-

<sup>39</sup> A.M.C., Fondo de Inquisición, Papeles Sueltos, caja 4. En marzo de 1651 llegó al Puerto de La Luz, desde Middelburg, el navío *Las Armas de Suecia*, cargado con trigo.

<sup>40</sup> A.M.C., Fondo de Inquisición, CLXXVI-72. En enero de 1650 llegó al Puerto de La Luz el navío *El príncipe*, procedente de Amsterdam, cargado con lencería, ropa de lana, crea cruda, lienzos anchos y blancos, algunos sombreros, artículos de seda, peñascos, misales diurnos, breviarios de todos órdenes y algunas estampas.

<sup>41</sup> LEDRU, André-Pierre, *Viaje a la isla de Tenerife (1796)*, La Orotava, 1982, pp. 96 y 98.

<sup>42</sup> SANTANA PÉREZ, Germán, «Un estudio del tráfico marítimo canario a finales del siglo XVIII. Gran Canaria en los años 1792-1793», en *XV Coloquio de Historia Canario Americana* (2002), Cabildo de Gran Canaria (en prensa).

sulares, sobre todo en Cádiz<sup>43</sup> o en otros europeos. Los que recalaban en la Península traían tanto artículos peninsulares, como otros de reexportación noreuropeos, como textiles, metal o quincallería.

Poco conocemos de las exportaciones canarias hacia Holanda, lo que se explica por que muchos de estos barcos que llegaban a nuestras aguas no continuaban viaje hacia su patria, sino hacia otros destinos. En otros casos, sin embargo, regresaban a su país, cargados con las mercancías que habían adquirido en Canarias<sup>44</sup> (tanto propias de las Islas como otras de origen americano entre las que se hallaba la plata). Los holandeses aprovechaban su estancia en las Islas para cargar mercancías que luego comercializaban en su propia tierra y, sobre todo, en otros lugares más o menos lejanos. Uno de los artículos que más les interesaba era el vino. En alguna ocasión, como en 1733, cargaron incluso pequeñas cantidades hacia Constantinopla<sup>45</sup>. También buscaron otras mercancías como el azúcar palmero<sup>46</sup>, que se exporta en la primera mitad de siglo y, ocasionalmente, algo de orchilla<sup>47</sup>. Las mercancías americanas llegadas a Canarias, sobre todo los productos de plantación y los metales preciosos, fueron siempre uno de los objetivos principales de los holandeses. Además, por supuesto, accedían a las mercancías americanas directamente desde América, si bien en muchas ocasiones en esas transacciones participan mercaderes canarios<sup>48</sup>.

Las escalas que los holandeses hacían en Canarias tenían como destino sobre todo Indonesia, y el tráfico atlántico entre Europa, África y América<sup>49</sup>. Las Islas fueron una plataforma perfecta para el desarrollo de su comercio con África, tanto con el norte como con la zona subsahariana<sup>50</sup>. En ellas encontraban posibilidades de avituallamiento, de reparación de embarcaciones e incluso de aclimatación. Los tratos con el Magreb eran ya tradicionales y a lo largo de estas dos centurias

<sup>43</sup> N.A., *Levantse Handel*, 1614-1828, inv. 173. El 17 de noviembre de 1746 sale de Cádiz hacia Tenerife el barco *Propatria*, del que era capitán Pieter Paeuw, que había llegado previamente de Amsterdam. Este tipo de viajes se vuelven a repetir al menos desde Cádiz en los años de 1740, 1747 y 1748.

<sup>44</sup> A.H.P.L.P., Diego Álvarez de Silva, prot. 1.279, año 1661, Gran Canaria, fol. 115r-v. En julio de 1661, el navío *Nuestra Señora de los Remedios* estaba próximo para el Norte, para Holanda.

<sup>45</sup> N.A., *Levantse Handel*, 1614-1828, inv. 280.

<sup>46</sup> LOBO CABRERA, Manuel y SANTANA PÉREZ, Germán, «Exportación de azúcar palmero a Europa durante la primera mitad del siglo XVII», en *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana (1998) VIII Congreso Internacional de Historia de América AEA*, Las Palmas de Gran Canaria, 2000, p. 1.904.

<sup>47</sup> BRITO GONZÁLEZ, Alexis, «Las relaciones comerciales...», *Op. cit.*, p. 102.

<sup>48</sup> A.H.P.L.P., José García, prot. 1.338, año 1663, Gran Canaria, fols. 479v-482r. En agosto de 1663, el capitán Salvador Alonso de Alvarado, familiar del Santo Oficio y almojarife de Gran Canaria, dio poder a Julián Pérez Hernández, natural de La Habana, que estaba para hacer viaje a ella, para que pudiera recibir y cobrar de D. Bartolomé de la Torre, vecino de La Habana, 6.053 reales de resto de 16.592 reales que el susodicho le había prestado en esa ciudad para el apresto de su viaje, ya que 10.539 tenía recibidos por 54 petacas de tabaco que Julián Hernández había vendido en Holanda.

<sup>49</sup> N.A., *Admiraliteits Colleges XVII v.d. Velden*, 1692-1793, leg. 79. En 1767 tocó en Canarias el barco de guerra *El Amazona*, que se dirigía a la Costa de Guinea, Surinam, Berbice, Isla de Tobago, San Eustaquio y Caracas.

<sup>50</sup> Para las relaciones de África con Canarias en estas centurias, véase SANTANA PÉREZ, Germán y SANTANA PÉREZ, Juan Manuel, *La puerta afortunada: Canarias en las relaciones hispano-africanas de los siglos XVII y XVIII*, Madrid, Los Libros de la Catarata-Cabildo de Gran Canaria-Cabildo de Lanzarote, 2002.

atravesaron, como las demás potencias europeas, por altibajos<sup>51</sup>, derivados fundamentalmente de la inestabilidad política de la zona. Algunos renegados holandeses formaron parte e incluso acaudillaron expediciones corsarias al archipiélago. El papel que los holandeses jugaron con Berbería fue tal, que en Canarias se les llegó a reclamar como intermediarios válidos en el pago de los rescates de los prisioneros o como informadores de la suerte que éstos habían corrido<sup>52</sup>. Era conocido cómo a pesar de la prohibición del rey de España de que navíos extranjeros introdujesen mercancías magrebíes en Canarias, algunos ingleses y holandeses lo siguieron haciendo con mucho disimulo<sup>53</sup>.

Los tratos con Arguín ya se conocían cuando era plaza portuguesa, pero al pasar a manos holandesas éstos prosiguieron. Localizada al norte de la actual Mauritania, los marinos portugueses del infante Enrique llegaron a la isla de Gete (Arguín) en 1443, la fortaleza fue fundada por ellos en 1445, siendo posteriormente ocupada por los holandeses, creándose así un centro comercial con un trato regular de trigo y telas a cambio de cautivos negros y oro de Guinea<sup>54</sup>. En la década de 1650 un navío holandés llamado *Santa Gertrudis* salió de Amsterdam e hizo escala en La Palma, tomando algunos frutos en ella, para luego dirigirse al castillo de Arguín, donde debía practicar el corso<sup>55</sup>. Todavía a finales del siglo XVII, en 1698, llega de esta procedencia otro navío, *La Sara*, al mismo Puerto de La Luz cargado de sal<sup>56</sup>.

Los holandeses introdujeron de forma regular y tardía<sup>57</sup> esclavos africanos en Canarias, aunque sobre todo a partir de 1648, manteniéndose este tráfico más o menos constante hasta finales del siglo XVII<sup>58</sup>. De hecho, tras la Paz de Münster había en las Islas una gran demanda de esclavos derivada de la conflictividad existente en las fuentes de mano de obra esclava africanas durante la década de 1640, y los holandeses no desaprovecharon la ocasión desde el mismo momento de la firma de las paces<sup>59</sup>. El centro principal de procedencia fue el de la factoría de Elmi-

<sup>51</sup> C.A.R.A.N., *Affaires étrangères*, B/I/1072, s./fol. Así, en 1670 un pequeño navío holandés salió del puerto de Santa Cruz de Tenerife para ir a Santa Cruz de Berbería, pero habiendo llegado a Marruecos fue embargado por el gobernador de la plaza.

<sup>52</sup> A.H.P.L.P., Diego Álvarez de Silva, prot. 1.274, año 1656, Gran Canaria, fol. 750r. En diciembre de 1656, se tiene noticia que don Alonso de Ávila y Guzmán, caballero de la orden de Santiago, Gobernador de Canarias y Presidente de la Real Audiencia, estaba tratando de mandar un navío holandés a Berbería para averiguar el paradero de la gente que habían cautivado en el barco de Miguel Afonso.

<sup>53</sup> MINGUET, Charles, «Documentos inéditos sacados del Archivo Nacional de Francia y relativos al comercio canario-americano (1713-1785)», en *IV Coloquio de Historia Canario-Americana* (1980), Salamanca, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1982, t. I, p. 691.

<sup>54</sup> BERTAUX, Pierre, *África. Desde la prehistoria hasta los Estados actuales*, Madrid, 1973, p. 132. El fuerte mencionado fue restaurado más tarde por los prusianos.

<sup>55</sup> R.A.H., Colección Mata Linares, t. 99, fols. 428r-429v.

<sup>56</sup> A.M.C., Fondo de Inquisición, expediente CLXXV-99, s./fol. El capitán era Elías Rodolph.

<sup>57</sup> MENNE POSTMA, Johannes, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade. 1600-1815*, Cambridge, Cambridge University Press, 1990, p. 10.

<sup>58</sup> Archivo de Aciálcazar, Guisla. El 2 de junio de 1678 llegó al puerto de Santa Cruz de La Palma, el navío *El Caballero*, del que era capitán Nicolás Fanor, natural de Flesinga, cargado con 120 negros que había traído de la Costa de Guinea.

<sup>59</sup> Sabemos que desde el mismo año de 1648 llegó al Puerto de Las Isletas, en Gran Canaria, un navío holandés con un gran cargamento de esclavos que se vendieron en la isla. En A.H.P.L.P., Diego Álvarez de Silva, prot. 1.270, año 1652, Gran Canaria, fol. 367r.

na<sup>60</sup>. Todavía en las postrimerías del siglo los holandeses seguían trayendo cargamentos de esclavos a Canarias. En 1700 llega al puerto de Santa Cruz de Tenerife un navío holandés llamado *El Sol*, procedente de Guinea, con esclavos. Desde ese lugar se dirigió a Cabo Verde, en concreto a la isla de Santiago, de allí pasó a Azores (haciendo escala en Terceira y San Miguel), para ir luego a Madeira y finalmente a Tenerife, trayendo 25 esclavos, 18 hombres y 7 mujeres, ya que había vendido algunos en Azores<sup>61</sup>. Sin embargo, el retroceso de esta mano de obra en el archipiélago durante el siglo XVIII, hizo que ésta no tuviera continuidad. Además, los holandeses tampoco se distinguieron por ser los máximos traficantes de esclavos, si bien sí participaron en la trata, y sus posibilidades de comercio con la América española se vieron recortadas por la competencia de los asientos franceses e ingleses.

Debemos recordar que el paso por El Cabo era obligatorio para las naves holandesas que querían proseguir viaje hacia Mauricio y finalmente Batavia<sup>62</sup>, en manos de los barcos de la Compañía de las Indias Orientales. Para el siglo XVIII se había convertido no sólo en una colonia de escala, sino también de poblamiento<sup>63</sup>. Contemplaron incluso la posibilidad de introducir uva canaria para su cultivo en Sudáfrica por ser conveniente para el clima de El Cabo<sup>64</sup>. Además de estos centros tradicionales, en ocasiones los holandeses participaban desde Canarias en el comercio triangular, accediendo a zonas como Angola<sup>65</sup>.

América fue otra de las posibilidades de comercio que los holandeses desarrollaron en Canarias, siempre a través del fraude y del contrabando. Este comercio tenía varias vertientes: por un lado, la introducción de manufacturas europeas, particularmente holandesas; por otro, la obtención de las materias primas y de metales americanos; y, finalmente, el acceso al monopolio hispánico y la merma de los beneficios económicos de sus competidores comerciales.

Pero quizás la faceta menos conocida fue la que desplegaron en las propias Islas. En sus escalas, los mercaderes holandeses aprovechaban para introdu-

<sup>60</sup> A.H.P.L.P., Juan de Vergara Renda, prot. 1.302, año 1653, Gran Canaria, fol. 29r-v. En marzo de 1653, Antonio Ruiz de Murueta, escribano de cámara de la Real Audiencia, vecino de Las Palmas, vendió un esclavo negro que había comprado a Pedro Lunque, holandés, en el navío con cargazón de negros que llegó a Gran Canaria en 1652 de los Ríos de Guinea y Castillo de San Jorge de Elmina.

<sup>61</sup> CIORANESCU, Alejandro, *Historia de Santa Cruz de Tenerife II. 1494-1803*, Santa Cruz de Tenerife, Caja General de Ahorros de Santa Cruz de Tenerife, 1977, p. 452.

<sup>62</sup> BRUIN, J.R., GAASTRA, F.S. y SCHÖFFER, I. (eds.), *Dutch-Asiatic shipping in the 17<sup>th</sup> and 18<sup>th</sup> centuries. Vol. II. Outward-bound voyages from the Netherlands to Asia and the Cape (1595-1794)*, La Haya, 1979 (Rijks Geschiedkundige Publicatiën, Grote Serie), pp. 172-173. Recopilación documental hallada en el N.A. El *Beemster* partió de Texel en junio de 1671, llegando a La Gomera, donde algunos de sus hombres desertaron, prosiguió viaje hasta Sudáfrica, atracando en El Cabo entre octubre y noviembre de 1671, y llegando finalmente a Batavia en enero de 1672.

<sup>63</sup> BRUIN, GAASTRA, y SCHÖFFER, *Dutch-Asiatic shipping... op. cit.* Uno de ellos es el *Duivenbrug*, que naufragó en aguas próximas a Canarias cuando se dirigía a Batavia en 1777.

<sup>64</sup> COOLHAAS, W. Ph. (ed.), *Generale Missiven van gouverneurs-general en raden aan heren XVII der verenigde oostindische compagnie*, 's-Gravenhage, 1971, t. IV (1675-1685), p. 96.

<sup>65</sup> A.H.P.L.P., Diego Álvarez de Silva, prot. 1.270, año 1652, Gran Canaria, fols. 329v-331r. En octubre de 1652, 15 marineros holandeses se obligaron a favor de Marcos Sandoval, capitán y administrador de la fragata *Nuestra Señora del Rosario y San Antonio*, que estaba surta en el Puerto de La Luz para ir en ella como tripulación a Angola y de allí a Indias para posteriormente regresar a España.

cir sus mercancías y también para participar en el tráfico regional, generalmente como cargadores de cereal y ganado, pero también de otros artículos como la cal. Un buen ejemplo de esta actividad está representado por la figura de Cornelio Jacob, holandés dueño de un pingüe, que actuó como cargador en el transporte de cereal del diezmo que le correspondía a la catedral de Canarias, desde Lanzarote y Fuerteventura hacia Gran Canaria<sup>66</sup>, aunque también hizo viajes desde estas dos islas hacia Tenerife, siendo uno de los maestros más regulares en este tráfico a principios de la década de los sesenta<sup>67</sup>. Además, los holandeses también se preocuparon en la adquisición de otros artículos como los pájaros canarios<sup>68</sup>, bien para llevarlos a su país de origen o bien para transportarlos a la Península, donde tenían uno de sus principales mercados. La conexión entre Canarias y Andalucía estuvo igualmente presente en las actividades que desarrollaron, sobre todo con el puerto de Cádiz. Algunas embarcaciones fueron vendidas por holandeses y compradas por canarios que, generalmente, estaban bien relacionados con centros como el de Amsterdam, con los que les ligaban deudas y libranzas<sup>69</sup>.

Otra de sus caras fue la de realizar pesquerías en la vecina costa de Berbería<sup>70</sup>, contratando entonces tripulaciones canarias y vendiendo sus capturas en el archipiélago<sup>71</sup>, contando con figuras tan significativas como el maestro Gaspar Tenaz o el financiero Gerónimo de la Oliva. Sabemos que aprovechaban sus capturas de pescado en el banco pesquero canario-sahariano para obtener productos canarios, entre los que se encontraban los reales de a ocho, para luego intercambiarlos en sus mercados guineanos por otros como plumas de avestruz y goma<sup>72</sup>.

<sup>66</sup> Archivo del Cabildo Catedral de Las Palmas, Cartas 1656-1675, fols. 128v-129r. En diciembre de 1661 cargó 602 fanegas de cebada en su barco.

<sup>67</sup> TORRES SANTANA, Elisa, y SANTANA PÉREZ, Germán, «Los almojarifazgos y el tráfico interinsular: Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura (1663-1665)», en *VIII Jornadas de estudios sobre Fuerteventura y Lanzarote*, Arrecife, 1999, t. I, pp. 259-260.

<sup>68</sup> A.H.P.L.P., Juan Bandama, prot. 1.315, año 1652, Gran Canaria, fols. 150v-151r. En 1652 los pajarreros Francisco Trujillo y Sebastián Francisco, vecinos de Las Palmas, se obligaron a entregar a Gerónimo de La Oliva, que se autonabraba como cónsul de Holanda en Canarias, 100 docenas de pájaros canarios machos. En ese mismo año, Juan Caballero Holandés, vecino de Holanda, afirmaba que Juan Jartamon, holandés, le había vendido 37 docenas de pájaros. En A.H.P.L.P., Diego Álvarez de Silva, prot. 1.270, año 1652, Gran Canaria, fol. 419r-v.

<sup>69</sup> A.H.P.L.P., Diego Álvarez de Silva, prot. 1.277, año 1659, Gran Canaria, fols. 7v-8r. y 12v-13v. En enero de 1659, el capitán Juan Enríquez, holandés vecino de Amsterdam, vendió su navío *Nuestra Señora de los Remedios*, de fábrica holandesa, de 200 toneladas de porte y de 20 piezas de artillería, a Juan Sánchez Velazco por 13.950 pesos de a 8 reales de plata. Al comprador le debían en ese momento 4.200 pesos que sobre él habían librado varios vecinos de Holanda, en concreto los herederos de Juan Coymans y Felipe Manuta.

<sup>70</sup> A.H.P.L.P., Juan Báez Golfos, prot. 1.146, año 1656, Gran Canaria, fol. 238r. En octubre de 1656, el capitán Gaspar Tenaz, holandés, vecino de Pechelingue, maestro del navío *El lucero del día*, que estaba surto en La Luz para hacer viaje a la Costa de Berbería para realizar la pesquería, dio poder a Gerónimo de La Oliva, holandés, vecino de Las Palmas, para que pudiese cobrar las deudas que se le debían.

<sup>71</sup> A.H.P.L.P., Diego Álvarez de Silva, prot. 1.274, año 1656, Gran Canaria, fols. 529r-531v. En septiembre de 1656 varios vecinos de Las Palmas de Gran Canaria se obligaron a ir en el navío holandés *La Estrella* a la Costa de Berbería a la pesca de pargos.

<sup>72</sup> BOOGAART, *Op. cit.*, p. 171.



## EL CONTRABANDO Y EL CORSO NEERLANDÉS EN LAS RUTAS ATLÁNTICAS

Ya hemos visto cómo desde finales del siglo XVI los holandeses introducían mercancías de contrabando, haciéndose pasar por alemanes<sup>73</sup>. Otra de las facetas que desplegaron los holandeses y que queremos destacar, fue su intervención como corsarios o participando en distintos tipos de contrabando. Las Islas fueron testigo de las luchas entre holandeses e ingleses en la década de 1650 a través de la actividad corsaria. Varias embarcaciones inglesas fueron capturadas y vendidas en Gran Canaria durante estos años<sup>74</sup>. A las presas inglesas se sumaron la de sus aliados portugueses<sup>75</sup>. Las Palmas fue un punto importante de venta de las embarcaciones apresadas<sup>76</sup> por los corsarios holandeses a mediados del siglo XVII.

La actividad corsaria holandesa embistió no sólo a los europeos, sino también a los berberiscos. Así, en marzo de 1677, Juan de Ávila Balboa, vecino de Agüimes, vendió un esclavo morisco, en 900 reales, que hubo y compró en un navío corsario holandés que estuvo en Gran Canaria, de quien se compraron por distintas personas muchos moriscos<sup>77</sup>. Los corsarios holandeses usaban habitualmente las Islas como base para repostar agua y alimentos y realizar reparaciones en sus viajes por el Atlántico, aprovechando lo desierto de la mayor parte de las costas canarias y la falta de fortificaciones. En enero de 1667, Jacob Juan Yser, de nación holandés, capitán y dueño del navío *Delfin Dorado* dio poder al capitán Sebastián de Toro, vecino de Teror, para que pudiese comparecer ante la justicia en razón de las averiguaciones y descubrimiento de 3 talegos que contenían 9.000 reales, que se desembarcaron de su navío en el puerto de Gando el 16 de enero de 1667, procedentes de un navío de turcos que había apresado, enterrándolos en la arena de ese puerto. Sin embargo, algunas personas los habían desenterrado llevándose el dinero que tenían<sup>78</sup>.

<sup>73</sup> THOMAS, Werner, «Contrabandistas flamencos en Canarias, 1593-1597», *IX Coloquio de Historia Canario-Americana* (1990), Las Palmas, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1993, t. II. p. 62.

<sup>74</sup> A.H.P.L.P., Luis Ascanio, leg. 1.264, año 1653, Gran Canaria, fol. 64r-v. En marzo de 1653, Alexander Ronstuoy, inglés, capitán del navío *El pájaro canario*, que estaba varado en Gando, dijo que había salido de Inglaterra para Canarias y que estando a la vista de la ciudad de Las Palmas le cogió un holandés y le apresó, llevándole al puerto de Gando, donde le quitó toda la mercancía.

<sup>75</sup> BOOGAART, *Op. cit.*, p. 155.

<sup>76</sup> A.H.P.L.P., Luis Ascanio, prot. 1.264, año 1653, Gran Canaria, fols. 70r-72v. En marzo de 1653, el capitán Sebastián Tuynman Pechelingue, capitán de la nao *El príncipe mozo de Orange*, que había salido con comisión de los Estados de Zelanda y Holanda, que estaba surta en el Puerto de La Luz, dijo que había cogido del Puerto de La Cruz un patache con gente inglesa, con hacienda de vinos, que trajo a Gran Canaria para venderla como presas. También en A.H.P.L.P., Luis Ascanio, prot. 1.264, año 1653, Gran Canaria, fol. 108r-v. En abril de 1653 vendieron el navío *Nuestra Señora de las Mercedes, San Juan y San Antonio*, que estaba surto en el Puerto de La Luz y que se había comprado del capitán Leonar de Brant, holandés, el cual lo trajo a ese puerto por presa de portugueses. También en A.H.P.L.P., Francisco de Moya, prot. 1.204, año 1653, Gran Canaria, fol. 414r-v. En diciembre de 1653, se vende en Las Palmas el navío inglés *La Fama*, que se había comprado del capitán de corso de la nao *Sta. Cecilia*, Juan Alberto Banestenberg, holandés, que lo había traído apresado al Puerto de La Luz.

<sup>77</sup> A.H.P.L.P., Matías Espino Peloz, prot. 1.392, año 1677, Gran Canaria, fols. 28r-29v.

<sup>78</sup> A.H.P.L.P., Diego Álvarez de Silva, prot. 1.284, año 1667, Gran Canaria, fol. 29r-v. Uno de los talegos contenía 5.000 reales en tostones y los otros 2, reales de a 2 peruleros y algunos reales de a 8.

Al mismo tiempo, Holanda facilitó en algún momento, sobre todo a través de la ciudad de Amsterdam, las operaciones financieras y crediticias de los mercaderes canarios, con conexiones con esas tierras<sup>79</sup>.

Además del papel de avituallamiento de Canarias, a los holandeses les habían interesado las posibilidades de contrabando al ser las Islas un puente entre los continentes atlánticos. El contrabando se basaba en la introducción fraudulenta de manufacturas noreuropeas, sobre todo textiles, y la captación de materias primas americanas, entre las que se contaba la plata y otros metales preciosos. Jonathan I. Israel señala que un procedimiento constante en el goteo de plata y tinturas indianas hacia Holanda consistía en el envío ilegal de productos textiles a Canarias, donde un grupo de cristianos nuevos se encargaban de hacerlo llegar a las flotas que partían rumbo a América, efectuando la operación inversa a su regreso con la plata de contrabando. Esta actuación fue especialmente importante en la década de 1650, estando en su mayoría este comercio en manos de judíos<sup>80</sup>. Los holandeses continuaron estando bajo sospecha de efectuar regularmente contrabando, teniendo altercados con las autoridades canarias, quienes llegaron incluso en 1754 a apresar al cónsul Steinfort en la fortaleza de Paso Alto, en Santa Cruz de Tenerife<sup>81</sup>. Este cónsul participaba habitualmente, según los informes españoles, en el contrabando con América, siendo un ejemplo de ello la introducción de tabaco de contrabando en el mercante holandés *El Neptuno*. Al mismo tiempo los franceses negociaban artículos prohibidos procedentes de Holanda y Hamburgo<sup>82</sup>.

Otra forma de fraude fue la habilitación de navíos holandeses como nacionales para realizar el comercio con América, como la urca holandesa que en 1753 hizo viaje a Caracas<sup>83</sup>. A los holandeses se les acusaba además hacia 1652 de introducir sus mercancías de forma ilegal hacia ese continente y de recibir la plata que llegaba, contactando con los navíos a media jornada de las Islas, antes de tocar puerto<sup>84</sup>. En el mismo sentido, en la década de 1650 salió desde La Palma el navío del holandés Gaspar Tenaz, llegando hasta el puerto de Cumaná<sup>85</sup>. Como ya hemos mencionado Brasil fue otro de sus destinos a través de la vía que abría el archi-

<sup>79</sup> A.H.P.L.P., Diego Álvarez de Silva, prot. 1.281, año 1664, Gran Canaria, fols. 158v-159r. En abril de 1664, en testamento, Matías de Silva, vecino de Las Palmas, declaró que D. Francisco de la Coba le había dado crédito de 1.000 reales para que se valiese de ellos en Holanda, y aunque lo hizo, los mercaderes holandeses se lo habían cargado a él mismo.

<sup>80</sup> ISRAEL, Jonathan I., *La República Holandesa y el mundo hispánico, 1606-1661*, Madrid, Nerea, 1997, pp. 342-347.

<sup>81</sup> N.A., *Staten van Holland 1572-1795*, inv. 197, pp. 391-392. En ese año se tuvo sospechas de contrabando del barco *Neptuno*, armado en Amsterdam. Fue encarcelado por orden del Comandante General de las Islas Canarias.

<sup>82</sup> CHANEL-TISSEAU DES ESCOTAIS, Josette, «El contrabando en Canarias en la época de Felipe V, según las fuentes consulares francesas procedentes de Canarias», en *XIV Coloquio de Historia Canario-Americana (2000)*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo de Gran Canaria, 2002, p. 2069.

<sup>83</sup> RAMOS, Luis J., «Navíos extranjeros habilitados como nacionales para efectuar el comercio con América a mediados del siglo XVIII», en *II Coloquio de Historia Canario-Americana (1977)*, Sevilla, Cabildo Insular de Gran Canaria. 1979, t. II, pp. 23-24 y 28.

<sup>84</sup> A.G.S., Estado, leg. 2.263.

<sup>85</sup> Archivo General de Indias (A.G.I.), Indiferente General, leg. 3110.

piélago Canario<sup>86</sup>. También aprovecharon su escala en Canarias para internarse en la América hispana, sobre todo en el área del Río de la Plata, el otro gran centro del contrabando en el Atlántico. Llegaban desde Holanda y en lugar de regresar a su país de origen seguían la ruta americana<sup>87</sup>. Ocasionalmente también llegaron embarcaciones holandesas desde algunas de las colonias europeas en el Caribe como la goleta *La Dichosa*, que arribó al Puerto de La Luz por un temporal, viniendo desde la isla de San Eustaquio, cargada de azúcar<sup>88</sup>.

El éxito holandés en el contrabando no sólo debe atribuirse a un protagonismo propio, sino también a la participación de los mercaderes canarios y al de las propias autoridades encargadas de atajarlo, que participaban en él en connivencia con los noreuropeos. La relativa tolerancia con el fraude, asumida como un mal menor, no debe achacarse al carácter canario, sino a una necesidad vital de buscar salida para las producciones isleñas en otros mercados y al interés de mantener las Islas pobladas con el objetivo de garantizar la posesión española de un punto tan estratégico, aun a costa de consentir ciertos desmanes, que, por otra parte, le daban una relativa vitalidad económica. El contrabando fue un signo de dinamismo económico, que supo atraer riqueza, mercaderes y marinos de todos los lugares del mundo<sup>89</sup>.

El embajador de España informaba en carta fechada en febrero de 1652 cómo los holandeses desde sus centros de Amsterdam- Texel y Middelburg, participaban en el fraude con América, aprovechando el comercio que mantenían con Canarias. Este contrabando era practicado habitualmente por portugueses y judíos de Amsterdam, que habían organizado incluso una compañía con este fin. En Holanda cargaban telas, entre otras, francesas, de Ruán, por tanto mercancías de la potencia enemiga de España. Luego se dirigían a Canarias, donde cargaban y pagaban únicamente los derechos del vino y otros frutos del país, para luego pasar a Indias, en donde además de estar prohibido no satisfacían los correspondientes derechos, introduciendo en ella no sólo los frutos canarios, sino sobre todo las mercancías francesas<sup>90</sup>.

La búsqueda de plata hacía que los extranjeros reclamasen sus deudas en moneda de plata. Es por eso que las alteraciones fraudulentas de la moneda cau-

<sup>86</sup> ALMEIDA WRIGHT, Antonia Fernanda Pacca de y SANTAELLA STELLA, Roselli, *Canarias y Brasil en la ruta atlántica durante la unión peninsular: 1580-1640*, Las Palmas, Gobierno de Canarias, 2001.

<sup>87</sup> MOUTOUKIAS, Zacarías, *Contrabando y control colonial en el siglo XVII. Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano*, Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, 1988, pp. 99 y 126.

<sup>88</sup> SUÁREZ GRIMÓN, Vicente, «Incidencias en el registro de Indias, 1730-1765», en *II Coloquio de Historia Canario-Americana* (1977), Sevilla, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1979, t. II, pp. 87.

<sup>89</sup> SANTANA PÉREZ, Germán, «Rasgos generales del contrabando y el fraude canario», en *Portos, escalas e ilhéus no relacionamento entre o Ocidente e o Oriente. Actas do Congresso Internacional comemorativo do regresso de Vasco da Gama a Portugal*, Universidade dos Açores-Comissao Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001, vol. 1, p. 555.

<sup>90</sup> N.A., *Staten-Generaal, brieven boeken*, leg. 11.916, años 1649-1652, fol. 424r-425r. En concreto avisa de tres barcos cargados de telas de Ruán que se habían presentado en el puerto de Texel para ir a Tenerife y otro de Middelburg para ir a La Palma. Además se estaba equipando otro de 600 toneladas para dirigirse a Canarias con el mismo fin. El embajador valoraba en más de 1 millar de ducados el «insigne fraude».

saron una merma de la confianza en los negocios, que repercutió también en las Islas. Los holandeses estuvieron puntualmente informados en la década de 1730 de la introducción de moneda falsa, lo que causó un gran escándalo entre todos los comerciantes europeos que acudían a las Islas, y no sólo por la moneda falsa, sino también por la incapacidad de las autoridades de encontrar a los culpables<sup>91</sup>.

Las embarcaciones holandesas, como las francesas, fueron acusadas en alguna ocasión de no pagar los derechos en las aduanas, alegando que se encontraban en viajes de escala o de arribada, a pesar de que luego, ocultamente, descargaban algunas mercancías sin satisfacer los pagos a las autoridades<sup>92</sup>.

## CONCLUSIONES

Canarias, en definitiva, fue una base asidua utilizada por los holandeses, tanto en tiempo de paz como de guerra. La independencia holandesa provocó que se planteasen un nuevo tipo de intercambio distinto al que los flamencos habían realizado durante el siglo XVI. La actividad comercial fue mucho más fructífera en épocas de paz, sobre todo tras la firma de la Paz de Münster, en las décadas de 1650 y 1660, ya que durante la Tregua de los Doce Años los tratos se encontraban aún con numerosos obstáculos. Durante el siglo XVIII desplegaron unas operaciones mercantiles más modestas en comparación con las otras potencias europeas hegemónicas en el comercio internacional. Ésta fue, sin embargo, regular siempre que se lo permitieron los conflictos bélicos, manteniéndose lazos no sólo entre los Países Bajos y Canarias, sino también con las colonias holandesas y con las de otras potencias con las que hacían de transportistas y en las que Canarias jugaba un papel esencial de escala. Fruto de este movimiento fue el trabajo consular que se efectuó.

Los holandeses cumplieron sus propósitos de colocar sus mercancías (tanto de elaboración holandesa, como de redistribución de los países del área del Mar del Norte y del Báltico), para obtener artículos canarios y, sobre todo, americanos, utilizando para ello todos los medios fraudulentos a su alcance. Además, las Islas les servían como punto de apoyo para sus navegaciones hacia América, África y Asia. Fueron suministradores de esclavos y transportistas con otras zonas. En sus estancias aprovecharon el comercio regional y las pesquerías en Berbería para obtener los reales de plata que le eran tan necesarios, así como alcanzar nuevos beneficios y diversificar su actividad durante el tiempo que esperaban la contratación de un nuevo intercambio. Al mismo tiempo, las Islas fueron parte del telón de fondo de la actividad corsaria holandesa contra los propios españoles y también contra otras potencias con las que estaban enfrentadas

<sup>91</sup> N.A., *Staten van Holland*, 1572-1795, inv. 172, pp. 581-590.

<sup>92</sup> Archivo de Acialcázar, Comercio, 2. Así consta en un informe del Santo Oficio, en 1774, en el que figuran diversos barcos que han arribado a Santa Cruz de Tenerife, con destino a América o a África, haciendo escala desde Europa.

como Inglaterra, siendo especialmente significativa durante los tres primeros cuartos del siglo XVII.

Las estrategias que siguieron fueron acomodándose a las circunstancias, al potencial bélico y político de la propia República Holandesa, al empuje de sus competidores y a las trabas y cortapisas de los gobernantes hispanos. Fruto de sus negocios en Canarias fue la instalación temprana del consulado holandés en Canarias, que apoyó e intentó incentivar los recursos de los que disponían los holandeses para consolidar una de sus bases de tránsito estratégicas en el Atlántico: Canarias.